

Raadsvoorstel

Reg.nr. : 9285298

B&W verg. : 3 september 2019

Commissie : Bestuur

Onderwerp: Raadsvoorstel gemeentelijke
Parkeerexploitatie 2020-2023

Cie_verg. : 26 september 2019

Raadsverg. : 8 oktober 2019

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen en van uw budgetrecht, bieden wij u ter vaststelling deze nota over de gemeentelijke parkeerexploitatie 2020-2023 resp. de Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020 aan.

2) Samenvatting

In het kader van het gemeentelijk parkeerbeleid exploiteert de gemeente parkeergarages, openbare parkeerplaatsen, transferia en fietsenstallingen. Ook het parkeertoezicht maakt onderdeel uit van de parkeerexploitatie.

De parkeerexploitatie vormt conform de door de Raad vastgestelde financiële verordening een gesloten circuit. Het resultaat van de gemeentelijke parkeerexploitatie na aftrek van de begrote bijdrage aan de algemene dienst gaat naar de Reserve Parkeer en Verkeer. Het doel van de Reserve is het opvangen van pieken en dalen in de parkeerexploitatie en om zo de parkeertarieven stabiel te kunnen houden.

Eind 2018 was de Reserve Parkeer en Verkeer leeg. Met de huidige parkeerexploitatie blijkt het niet mogelijk om te voldoen aan de begrote afdracht aan algemene middelen. Deze situatie vraagt om een structurele oplossing op korte termijn. Dat is niet alleen omdat een negatieve Reserve volgens de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten) niet is toegestaan, maar ook doen zich financiële ontwikkelingen voor met een nadelige impact voor onze financiële positie. Hierover informeren wij u separaat in de brief 'Ontwikkeling gemeentelijke financiën' (registratienr. 9271079).

Daarom leggen we u nu het voorliggende voorstel voor, waarin wij scenario's in beeld brengen hoe de parkeerexploitatie duurzaam financieel gezond gemaakt kan worden.

In een aantal scenario's is een verhoging van de tarieven van de parkeergarages en het straatparkeren doorgerekend, al dan niet gecombineerd met een beperkte verlaging van de bovengenoemde afdracht aan de algemene middelen. De verhogingen wordt in de scenario's steeds binnen twee jaar doorgevoerd, met uitzondering van de tarieven voor de parkeervergunningen in de binnenstad. Die worden de aankomende drie jaar stapsgewijs verhoogd. Wij laten zien aan welke 'knoppen' gedraaid kan worden en welke effecten dat heeft.

Wij presenteren ons voorkeursscenario waarbij in twee stappen een tariefverhoging wordt ingevoerd, zonder een structurele verlaging van de afdracht aan de algemene middelen. Aan de hand van dat voorkeursscenario leggen wij een voorstel voor de tarieven van het straatparkeren en de bewonersvergunningen voor. Daarnaast leggen wij uw raad – in het kader van het e-parkeren - een

voorstel voor het tarief van het bezoekersparkeren voor. De tarieven stelt u vast door het vaststellen van de bij dit voorstel horende aangepaste Verordening op de heffing en invordering van de parkeerbelasting en de Tarieventabel 2020. De eerste aanpassing van de parkeertarieven kan plaatsvinden per 1 januari 2020.

Dit voorstel draagt bij aan een financieel gezonde parkeerexploitatie. In een volgende, tweede fase presenteren we u een voorstel met een geactualiseerd parkeerbeleid, passend bij ons mobiliteitsbeleid. We kiezen daarbij voor een zorgvuldige aanpak. We richten ons bij deze actualisatie met name op de uitkomsten van de evaluatie van de parkeernormen en de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid. En uiteraard betrekken we de verschillende actoren in onze gemeente bij dit proces. Daarmee willen wij een goede discussie voorbereiden en willen wij komen tot herijking van het parkeerbeleid dat past in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Met het voorliggende voorstel geven wij een uitwerking aan de volgende punten uit ons Bestuursakkoord 2018-2022:

- *“Wij passen de tarievenstructuur voor parkeren aan. Dit betreft onder andere de parkeergarages binnen de historische driehoek. Deze brengen we in lijn met de autoluwe binnenstad.”*
- *“Wij maken het parkeerfonds toekomstbestendig en kijken daarbij naar de onttrekking die hieruit worden gedaan.”*

3) Voorstel:

1. Bijgaand concept-raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om in te stemmen met de gemeentelijke parkeerexploitatie 2020-2023 waarbij:

- a. Een gedifferentieerde stijging van de parkeertarieven wordt doorgevoerd conform scenario A3, waarbij de tarieven van de straatparkeerplaatsen in de binnenstad, rand centrum en woonwijken worden verhoogd met € 0,45 per 1-1-2020 en met € 0,45 per 1-1-2021;
- b. De tarieven van de straatparkeervergunningen in de binnenstad in drie stappen (1-1-2020, 1-1-2021, 1-1-2022) worden verhoogd met steeds 15%;
- c. Geen rekening wordt gehouden met een extra groei van het parkeergebruik na 2020 bij de ontwikkeling van de parkeerinkomsten;
- d. Voor alle parkeertarieven op straat een jaarlijkse indexering van toepassing blijft;
- e. Afdekking van het tijdelijke tekort op de Reserve Parkeer en Verkeer plaatsvindt uit de algemene middelen;

2. Ten behoeve van de verdere uitrol van het E-parkeren in te stemmen met;

- a. het bezoekerstarief van € 0,05 per uur;
- b. het toevoegen van twee nieuwe bezoekersregelingen, te weten een regeling van 40 uur en een regeling van 100 uur;

3. De bijgevoegde Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020 en de bijbehorende Tarieventabel voor het jaar 2020 vast te stellen, waarin ook de tarieven voor het wegslepen van voertuigen, de hoogte van de naheffingsaanslag en de wielklem zijn opgenomen;

4. De wijzigingen voortkomend uit dit raadsvoorstel te verwerken in de eerste wijziging van de (meerjaren)begroting 2020.

Steller : Berends

Tel. : 6155614

E-mail : m.berends@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

Huidige financiële situatie

Eind 2018 was de Reserve Parkeer en Verkeer leeg. Met de huidige parkeerexploitatie blijkt het niet mogelijk om te voldoen aan de begrote afdracht aan algemene middelen. Deze situatie vraagt om een structurele oplossing op korte termijn. Dat is niet alleen omdat een negatieve Reserve volgens de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten) niet is toegestaan, maar ook doen zich nadelig financiële ontwikkelingen voor met een nadelige impact voor onze financiële positie. Hierover informeren wij u separaat.

Aanpak parkeerexploitatie en parkeerbeleid in twee fasen

In het nu voorliggende voorstel leggen wij uw raad scenario's voor om de parkeerexploitatie duurzaam financieel gezond te maken.

In een volgende fase zullen wij uw raad een geactualiseerd parkeerbeleid met de bijbehorende beleidskeuzes aanbieden. Dat beleidsvoorstel zullen wij zorgvuldig voorbereiden waarbij partijen in de stad worden betrokken. Ook zullen wij hierbij inspelen op de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Daarmee willen wij een goede discussie voorbereiden en willen wij komen tot herijking van het parkeerbeleid dat past in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In paragraaf 12 wordt hier nader op ingegaan.

Parkeerexploitatie

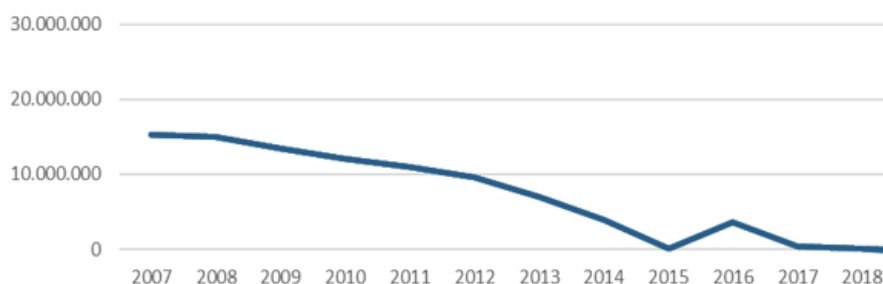
Binnen de parkeerexploitatie komen de inkomsten uit de parkeeropbrengsten. Uitgaven worden onder andere gedaan voor het beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen. Bij het straatparkeren en de parkeergarages zijn de inkomsten groter dan de uitgaven, dat verschil is het grootst bij het straatparkeren. Bij de transferia en de fietsenstallingen zijn de uitgaven groter dan de inkomsten, mede vanwege de lage tariefstelling (bij de transferia) en het gratis aanbod (bij de rijwielstallingen).

Hierbij merken we op dat we de afgelopen jaren, met name bij de parkeergarages, kritisch zijn geweest op de kosten. Met name de onderhoudskosten zijn waar mogelijk getemporeerd teneinde een niet te groot verschil te laten ontstaan met de begrote afdracht aan algemene middelen. De komende jaren is verdere temporisering op onderhoud niet verstandig vanwege risico op achterstallig onderhoud. Ook het doorvoeren van andere kostenbesparende maatregelen is niet reëel.

Reserve Parkeer en Verkeer

De parkeerexploitatie vormt conform de door de Raad vastgestelde financiële verordening een gesloten circuit. Het resultaat van de gemeentelijke parkeerexploitatie na aftrek van de begrote bijdrage aan de algemene dienst gaat naar de Reserve Parkeer en Verkeer. Het doel van de Reserve is het opvangen van pieken en dalen in de parkeerexploitatie en om zo de parkeertarieven stabiel te kunnen houden. Onderhoudskosten kunnen op basis van het meerjarenonderhoudsplan per jaar flink schommelen. Daarnaast is de Reserve ook bedoeld om aanloopverliezen van rendabele investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en noodzakelijke verkeersvoorzieningen te dekken.

Het verloop van deze Reserve in de afgelopen jaren wordt in de volgende grafiek getoond:



In de raadsvergadering van 12 juli 2016 is besloten tot 'de afdekking van het tijdelijke tekort op de Reserve Parkeer en Verkeer vanuit het Structuurfonds door middel van een injectie van € 6,5 mln. (reg.nr: 5651524). Dit zien we in de grafiek dan als de tijdelijke verhoging van de Reserve in dat jaar.

Afdracht aan Algemene Middelen

In 2009 is besloten om de jaarlijkse afdracht uit de parkeerreserve aan de algemene middelen vast te stellen op € 5,6 miljoen per jaar. Er was indertijd sprake van een groei van de parkeerinkomsten en een goed gevulde reserve (onder andere ten behoeve van de bouw parkeergarage St. Jan). De verwachting dat de afdracht meerjarig plaats zou kunnen vinden is niet uitgekomen, onder andere vanwege de economische crisis.

Wel is de afdracht overigens op enig moment verhoogd om de volgende reden: vanaf 2017 is het interne rentepercentage (in relatie tot de kapitaalsinvesteringen ten behoeve van parkeren) verlaagd van 4% naar 2%, en vervolgens vanaf 2018 verder verlaagd van 2% naar 0,5%. Deze verlaging verminderden de uitgaven binnen de parkeerexploitatie met een bedrag van € 2,7 miljoen. Om geen nadeel te laten ontstaan bij de algemene middelen, is de afdracht met een zelfde bedrag verhoogd (zodat deze €8,3 miljoen is gaan bedragen). Voor de parkeerexploitatie heeft deze maatregel daarmee geen nadelig of voordelig effect.

Eerdere besluitvorming

In juli 2016 is de toenmalige stand van zaken en prognose van de ontwikkeling van de Reserve Parkeer en Verkeer aan uw raad voorgelegd, met een aantal mogelijke aanpassingen die aan de hand van een discussienotie waren besproken in de commissie ROB (d.d. 3 december 2015, reg.nr. 3816026). Op 12 juli 2016 heeft uw raad besloten (reg.nr. 5651524) tot een eenmalige injectie van € 6,5 miljoen uit het Structuurfonds in de Reserve Parkeer en Verkeer. Hiermee werd voorkomen dat de Reserve Parkeer en Verkeer negatief werd. Een negatieve Reserve is namelijk niet toegestaan (Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten). De structurele afdracht aan de algemene middelen kon daarmee in stand blijven. Inmiddels heeft uw raad in de bespreking van de Voorjaarsnota 2019 besloten deze eenmalige injectie van € 6,5 miljoen over een periode van drie jaar ten laste van de algemene middelen te brengen (Voorjaarsnota 2020 d.d. 5 juni 2019, reg.nr. 8923689).

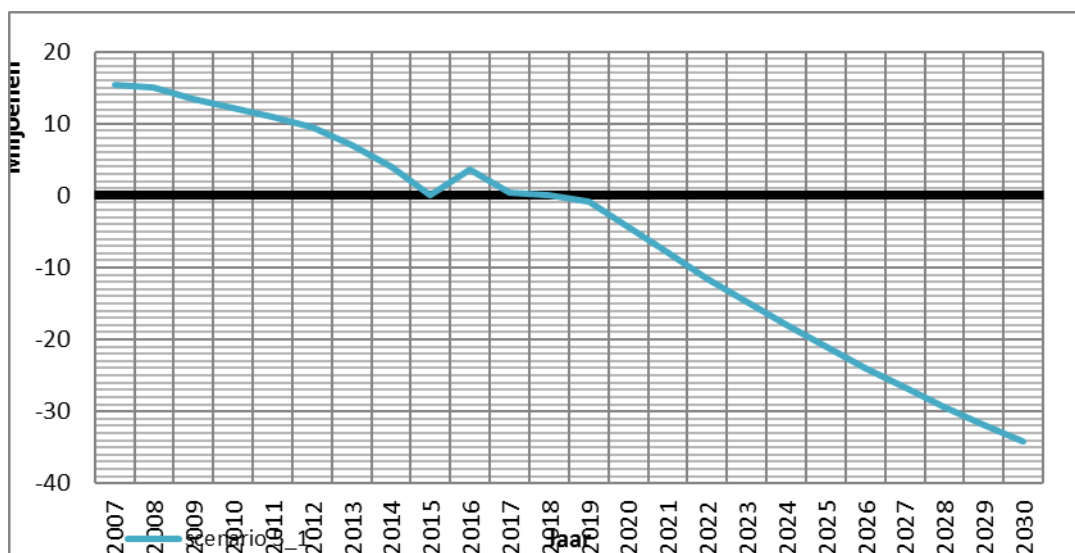
Huidige financiële situatie

In 2016 was het de bedoeling met de eenmalige injectie een structurele oplossing te bieden voor de lege parkeerreserve. Terugkijkend moeten we constateren dat dit niet is gelukt, omdat:

- de aanname uit het raadsvoorstel van 2016 over een jaarlijkse economische groei van 1% is niet juist gebleken, althans heeft niet geleid tot een extra jaarlijkse groei van het gebruik van de gemeentelijke parkeervoorzieningen;
- de aanpassing van de parkeertarieven per 1 augustus 2016 zijn doorgevoerd, maar de effecten van de digitalisering van het parkeren zijn door de vertraagde invoering nog niet gerealiseerd.

Eind 2018 was de parkeerreserve leeg. Met de huidige parkeerexploitatie blijkt het niet mogelijk om te voldoen aan de begrote afdracht algemene middelen.

De huidige situatie vraagt echter niet om een eenmalige injectie, maar om een structurele oplossing. Op basis van de nieuwe doorrekening ziet de ontwikkeling van de parkeerreserve (rekening houdend met de eerder vastgestelde jaarlijkse indexering van 2%) er namelijk als volgt uit:



Deze situatie is niet houdbaar. Aangezien een negatieve parkeerreserve niet is toegestaan, moeten er maatregelen worden genomen.

Wij kiezen nu voor een aanpak die de Reserve weer op een voldoende hoog niveau brengt. Hierna geven wij aan welke oplossing wij uw raad voorstellen en hoe deze tot stand is gekomen.

5) Vertrekpunt voor de doorrekening

Voordat wij – vanaf paragraaf 6 - ingaan op de doorrekening en daarbij behorende scenario's die wij gemaakt hebben om te bepalen op welke wijze de Reserve Parkeer en Verkeer weer positief gemaakt kan worden, beschrijven wij eerst wat de huidige parkeertarieven in ons centrum zijn en hoe onze stad zich op dit punt verhoudt tot een aantal andere Nederlandse steden.

De parkeertarieven in 2019

De huidige parkeertarieven vormen het vertrekpunt bij de doorrekeningen. De huidige tarieven zijn als volgt:

Tarief 2019	
Straat centrum	€ 2,70
Straat rand centrum	€ 2,20
Straat buiten centrum	€ 1,60
Parkeergarages centrum	€ 2,40
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40

Het parkeertarief kent ook een sturingselement. Voor een langduriger bezoek aan de stad worden automobilisten hiermee verleid om hun auto aan de rand van de stad te parkeren en met de bus of fiets naar de binnenstad te gaan. Het winkelend publiek dat toch met de auto de binnenstad in gaat, stimuleren wij met het parkeertarief om in de parkeergarages te parkeren en niet op straat, waar de tarieven hoger zijn. Daarbij is nu geen onderscheid in de tarieven voor de gemeentelijke bezoekersgarages binnen de binnenstadsring (Sint Josephstraat, Wolvenhoek) enerzijds en de garages daarbuiten (St.-Jan, Stationsplein en Paleiskwartier) anderzijds. De tarieven voor het straatparkeren zijn dus hoger dan in de garages en zijn het hoogst in het centrum en worden lager naarmate de parkeerplaats verder van het centrum is gelegen.

Benchmark

Als we kijken naar de uurtarieven overdag voor bezoekersparkeren in enigszins vergelijkbare gemeenten, dan zien we dat de huidige tarieven in onze stad binnen de brandbreedte van de gemeenten in deze benchmark vallen. Onze garagetarieven liggen nu rond het gemiddelde van de benchmarkgemeenten. De uurtarieven voor het straatparkeren in de binnenstad liggen onder het gemiddelde.

Centrum	Straatparkeren	Garageparkeren	Garagepark. O-park
's-Hertogenbosch	€ 2,70	€ 2,40	€ 2,80 - € 4,00
Eindhoven	€ 2,60 - € 3,50	€ 3,00	€ 2,00 - € 3,60
Tilburg	€ 16,50 ¹	€ 2,00	
Breda	€ 2,50 - € 3,00	€ 2,00	€ 2,00 - € 3,20
Zwolle	€ 2,80	€ 2,80	€ 3,00
Maastricht	€ 2,90	€ 2,72 - € 3,53	
Delft	€ 3,10	€ 3,10	
Utrecht	€ 5,35 - € 2,93	€ 6,66	
Arnhem	€ 2,90	€ 2,52	€ 3,60
Nijmegen	€ 2,90	€ 2,80	
Groningen	€ 2,90	€ 2,50	€ 3,00

De discussie over de parkeertarieven voor bezoekers en bewoners laaide landelijk flink op tijdens de afgelopen crisis, maar tariefverhogingen blijven ook in de huidige situatie spelen. Dat speelt niet alleen in de vier grote steden, zo blijkt uit een aantal recente artikelen: *Verhoging parkeertarief van start: € 7,50 in de binnenstad (Amsterdam)* (Parool, 14 april 2019), *Parkeren in stad wordt duurder voor bezoekers en bewoners (Groningen)* (rtvnoord, 8 mei 2019), *Parkeertarieven in Rotterdam gaan in 2019 omhoog voor vergunninghouders* (Open Rotterdam,

¹ Tilburg kent alleen een dagtarief voor het straatparkeren

18 december 2018), *Parkeertarieven en toeristenbelasting in Zwolle omhoog* (rtvfocuszwole, 6 juni 2019), *Forse stijging ozb en hogere parkeertarieven Etten-Leur* (BN De Stem, 11 juni 2019).

6) Uitgangspunten bij de doorrekening

Bij de doorrekening zijn – op basis van de huidige parkeerexploitatie (t/m 31 december 2018) - en de Reserve Parkeer en Verkeer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. **Indexatie.** Er is in de doorrekening, net als in 2016, een prijsindexcijfer gehanteerd van 2% per jaar voor zowel de kosten als de opbrengsten. (De transferiumtarieven zijn van indexering uitgezonderd conform raadsbesluit Uitwerking OV-visie 's-Hertogenbosch d.d. 22 april 2014, reg.nr. 3729136).
2. **Onderhoud.** Zoals al eerder aangegeven, is verdere temporisering op onderhoud niet verstandig vanwege risico op achterstallig onderhoud. In de doorrekening zijn de noodzakelijke kosten voor het onderhoud meegenomen.
3. **Geen extra jaarlijkse groei gebruik gemeentelijke parkeervoorzieningen.** In het raadsbesluit parkeerexploitatie 2016 is besloten om tot en met 2020 uit te gaan van een extra groei van 1% van het gebruik van de gemeentelijke parkeervoorzieningen conform het lage WLO-scenario². In dit voorstel hebben we die extra groei vanaf 2020 niet meer meegenomen in de berekening.
4. **Differentiatie parkeertarieven.** Het betreft een differentiatie van tarieven conform het Bestuursakkoord 2018. Dit is in het voorliggende voorstel geëffectueerd door het sterker verhogen van de tarieven in de garages Wolvenhoek en Sint Josephstraat en van parkeren op straat, dan van de tarieven in de garages St.-Jan, Stationsplein en Paleiskwartier.
5. **Gratis stallen fietsen.** In onze binnenstad zijn fietsenstallingen gerealiseerd waar fietsen gratis kunnen staan. De jaarlijkse kosten van beheer en onderhoud van deze voorzieningen maken deel uit van de parkeerexploitatie. Een mogelijke kostenbesparende maatregel kan zijn om weer een stallingstarief voor fietsen in te voeren. In de discussienotitie Parkeerexploitatie (cie. ROB d.d. 29 september 2015, reg.nr. 3816026) hebben wij hierover aangegeven: "Echter, het grote nadeel van invoeren van een stallingstarief is dat er weer veel meer fietsen in het openbaar gebied gestald zullen worden. Om dit aan te pakken is controle en handhaving nodig. Bij invoering van een stallingstarief van € 0,50 per fiets worden de handhavingskosten zo hoog geraamd, dat deze maatregel per saldo minder dan € 100.000 per jaar zal opleveren. Daarnaast zal beëindiging van het gratis kunnen stallen van fietsen niet gunstig zijn voor het zeer fietsvriendelijke imago van de stad en tevens niet in lijn zijn met de ambities vanuit de Koersnota om het fietsgebruik te stimuleren. Om die reden wordt dit niet voorgesteld." Ons standpunt is in deze niet gewijzigd.
6. **Oplossing binnen twee jaar.** Het 'uitsmeren' van de tariefverhoging over meer jaren vinden wij ongewenst. Wij willen uw raad een structurele oplossing bieden binnen een voor de inwoners en bezoekers overzichtelijke periode. Daar komt bij dat een beperkte tariefsverhoging over een periode van zes jaar niet voldoende is om te komen tot een positieve Reserve. Het probleem wordt daarmee niet opgelost.

² WLO is de afkorting voor de studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's'. De WLO is opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau.

7) Overige keuzes

Naast de hier bovenstaande uitgangspunten hebben wij nog vier andere maatregelen in de berekeningen meegenomen, die in dit voorstel nog niet eerder aan de orde zijn geweest. Deze maatregelen worden hieronder besproken. Voor elk van deze maatregelen is beschreven wat de financiële gevolgen zijn voor de parkeerexploitatie van het al dan niet meenemen van deze maatregelen. Voor het geval uw raad besluit om andere keuzes te maken met betrekking tot deze maatregelen, dan zullen de tarieven ten opzichte van de tarieven die hieronder bij de scenario's genoemd zijn, aangepast moeten worden of moet de begrote afdracht aan de algemene middelen aangepast moeten worden.

Maatregel Avondtarieven parkeergarages

In de scenario's zijn verhoging van de avondtarieven in alle gemeentelijke bezoekersgarages doorgerekend. Wij zijn van mening dat de huidige avondtarieven van € 1,00 per uur onevenredig laag zijn. Het huidige tarief is in de berekeningen verhoogd naar € 2,00 en het maximumtarief van € 5,00 vervalt. Ook deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. Indien niet wordt gekozen voor deze verhoging zullen de tarieven voor het parkeren op straat en in de garages met een extra € 0,08 moeten stijgen (boven de in de scenario's genoemde tarieven) of zal het tekort voor de begrote afdracht algemene middelen moeten worden opgelost met een verlaging van de afdracht met ca. € 350.000, wat een tekort in de (meerjaren-)begroting betekent van datzelfde bedrag.

Maatregel Tarieven parkeervergunningen binnenstad

Onze gemeente verstrekt (onder voorwaarden, zie ook collegevoorstel Aanpak wachtlijst voor parkeervergunningen binnenstad d.d. 18 maart 2014, reg.nr. 3601727) parkeervergunningen en -abonnementen aan bewoners en ondernemers in de binnenstad. Er wordt onderscheid gemaakt tussen (vergunningen voor) straatparkeerplaatsen en (abonnementen voor) garageparkeerplaatsen.

De huidige jaartarieven voor een vergunning voor een straatparkeerplaats variëren van € 215 tot € 474 (afhankelijk van de gebruikersgroep en het abonnementstype).

De huidige jaartarieven van garage-abonnementen (in de bezoekersgarages Visstraat, Wolvenhoek en Sint Josephstraat) variëren van € 734 tot € 1.018 (afhankelijk van de gebruikersgroep en het abonnementstype).

We zien graag dat het prijsverschil tussen deze straatvergunningen en garage-abonnementen voor bewoners kleiner wordt: uit onderzoek blijkt dat door het huidige grote verschil tussen het straat- en het garagetarief weinig vergunninghouders bereid zijn te switchen naar een garageparkeerplaats. Wij willen graag dat meer (bestaande en nieuwe) vergunninghouders gaan kiezen voor een garagevergunning.

Verlaging van de abonnementskosten in de garages is, gelet op de Wet Markt en Overheid, niet mogelijk.

Daarom hebben wij in de scenario's een gefaseerde (gedurende drie jaar telkens met 15% per jaar) tariefverhoging voor een straatparkeervergunning doorgevoerd.

De bewonerstarieven van de garage-abonnementen blijven in dit voorstel ongewijzigd.

Indien niet wordt gekozen voor deze meerjarige trapsgewijze verhoging, zullen de tarieven voor het parkeren op straat en in de garages met een extra € 0,04 moeten stijgen (boven de in de scenario's genoemde tarieven) of zal het tekort voor de begrote afdracht algemene middelen

moeten worden opgelost met een verlaging van de afdracht met ca. € 175.000 wat een tekort in de (meerjaren-)begroting betekent van datzelfde bedrag.

Commerciële abonnementen parkeergarages

Verhoging van de tarieven van de commerciële abonnementen in de parkeergarages Paleiskwartier, Stationsplein en St.-Jan abonnementskosten vinden wij wel reëel. We passen de abonnementen aan met de zelfde procentuele verhoging als de kortparkeertarieven in de parkeergarages.

Maatregel Transferiumtarieven

De tarieven van de transferia hebben wij in de doorrekening van de scenario's ongewijzigd gelaten, conform uw raadsbesluit Uitwerking OV-visie 's-Hertogenbosch d.d. 22 april 2014, (reg.nr. 3729136). Parkeren moet bijdragen aan een beter bereikbare, beter economisch functionerende en meer leefbare binnenstad. Sinds 1988 zetten wij in op verplaatsing van een deel van de parkeergelegenheid naar transferia buiten de binnenstad, waardoor het autoverkeer en de parkeerdruk in de binnenstad afnemen.

In het raadsbesluit van 2014 adviseerden wij uw raad om het transferiumtarief gefaseerd te verhogen: eerst van € 2,00 naar € 3,00, later van € 3,00 naar € 4,00 en ten slotte van € 4,00 naar € 4,40 (laatstgenoemd bedrag was op dat moment twee maal het uurtarief in de gemeentelijke garages). Uw raad heeft die derde verhoging op 22 april 2014 expliciet afgewezen, omdat dit naar uw mening zou leiden tot vraaguitval. In dit voorstel wijken wij niet af van uw besluit en handhaven we het transferiumtarief van € 4,00.

Maatregel Blauwe zones

Uw raad heeft in mei 2019 gesproken over het handhaven van blauwe zones en ons verzocht om verschillende varianten te onderzoeken. De resultaten van dat onderzoek, dat we nadrukkelijk in samenspraak met ondernemersverenigingen in de verschillende zones gaan doen, leggen we op een later moment aan u voor. Vooralsnog zijn we in deze berekeningen uitgegaan van het behoud van de blauwe zones. Dit leidt tot een structurele jaarlijkse kostenpost van € 135.000, omdat de handhaving van blauwe zones niet kan worden uitgevoerd door scanauto's. Het alsnog afschaffen van deze kostenpost zou een € 0,03 lagere tariefstijging van de tarieven voor het parkeren op straat en in de garages betekenen.

8) Beschrijving typen scenario's

Er zijn maatregelen nodig om te zorgen dat de Reserve Parkeer en Verkeer op korte termijn weer gezond wordt. Dit kan worden gerealiseerd door het verhogen van de parkeertarieven, al dan niet in combinatie met het verlagen van de afdracht aan de algemene middelen. In dat laatste geval zal dit leiden tot een tekort in de (meerjaren-)begroting.

Nota bene: in alle scenario's zal er nog een tijdelijke financiële storting ten gunste van de Reserve Parkeer en Verkeer nodig zijn om te zorgen dat in de jaren 2019 en 2020 deze Reserve niet negatief wordt. In de Actualisatie begroting 2019 (vastgesteld 5 juni 2019) heeft uw raad hierin voor 2019 voorzien; zie ook de financiële paragraaf. In de voorjaarsnota 2020 heeft uw raad besloten dat de aanvullende dotatie in de Reserve Parkeer en Verkeer ad € 6,5 mln. vanwege het aanlooptekort als gevolg van de realisatie van de Parkeergarage St. Jan ten laste te brengen van de algemene middelen. In de grafieken bij de scenario's in paragraaf 9 zijn deze twee besluiten voor de jaren 2019 en 2020 verwerkt.

A. Het verhogen van de parkeertarieven

Deze maatregel is door ons al aangekondigd in het Bestuursakkoord 2018-2022. Daarin hebben wij aangegeven dat wij de tarievenstructuur voor parkeren aanpassen, onder meer in de parkeergarages in de historische driehoek. We willen deze tarieven in lijn brengen met de autoluwe binnenstad. Dat hebben wij vertaald in een sterkere verhoging van de tarieven voor straatparkeren en voor de gemeentelijke bezoekersgarages Wolvenhoek en Sint Josephstraat en een beperktere verhoging van de tarieven voor de garages St.-Jan, Stationsplein en Paleiskwartier.

We hebben drie zogenaamde A-scenario's uitgewerkt.

B. Het verhogen van de parkeertarieven in combinatie met het verlagen van de afdracht aan de algemene middelen

Het verlagen van de afdracht aan de algemene middelen is een mogelijkheid om een verhoging van de parkeertarieven beperkter te houden. Een gedeeltelijke verlaging van de afdracht maakt een beperkte verhoging van de parkeertarieven mogelijk.

Er zijn twee zogenoemde B-scenario's met deze combinatie uitgewerkt.

9) Omschrijving scenario's

De drie A-scenario's

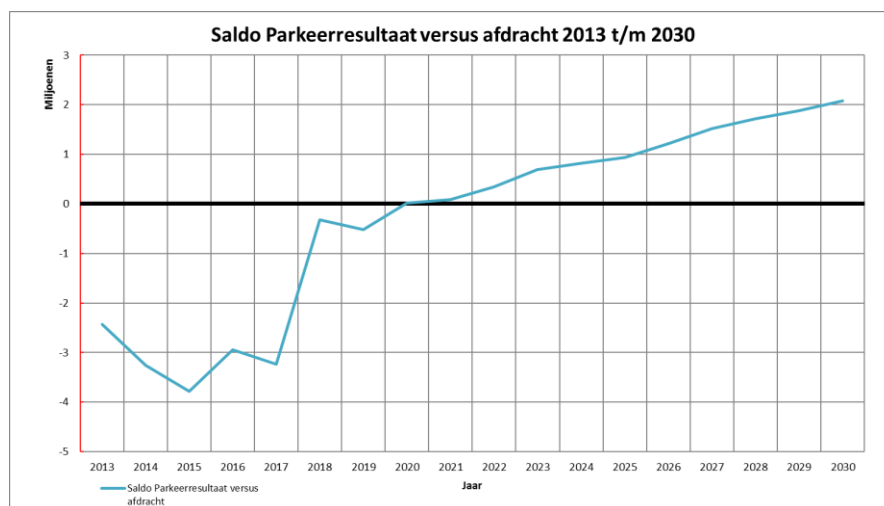
In de drie scenario's zijn ook verwerkt:

- Stijging van het tarief van het avondparkeren in de gemeentelijke parkeergarages van € 1 per uur naar € 2 per uur, waarbij het maximumtarief van € 5 vervalt;
- De tarieven van de commerciële abonnementen in de parkeergarages Paleiskwartier, Stationsplein en St.-Jan worden verhoogd met hetzelfde percentage als de kortparkeertarieven in de parkeergarages;
- De tarieven voor de straatparkeervergunningen van vergunninghouders in de binnenstad worden gedurende drie jaar (1-1-2020, 1-1-2021, 1-1-2022) telkens met 15% verhoogd.

Scenario A1

Uit een doorrekening is bepaald hoe hoog de tariefstijging zou moeten worden om de parkeerreserve positief te krijgen. Dat zou vanaf boekjaar 2020 mogelijk zijn als de uurtarieven in de binnenstad per 1-1-2020 met € 1,05 zouden stijgen en als de gebruikers van de parkeervoorzieningen bereid zijn deze tariefverhoging te betalen (geen wegleffect; zie ook de risicoparagraaf). Dit hebben wij als meest extreme scenario doorgerekend. In de andere scenario's is gerekend met een positief saldo van de reserve vanaf boekjaar 2021. Dat maakt het mogelijk om de tariefverhoging iets te beperken en/of uit te smeren over twee jaar.

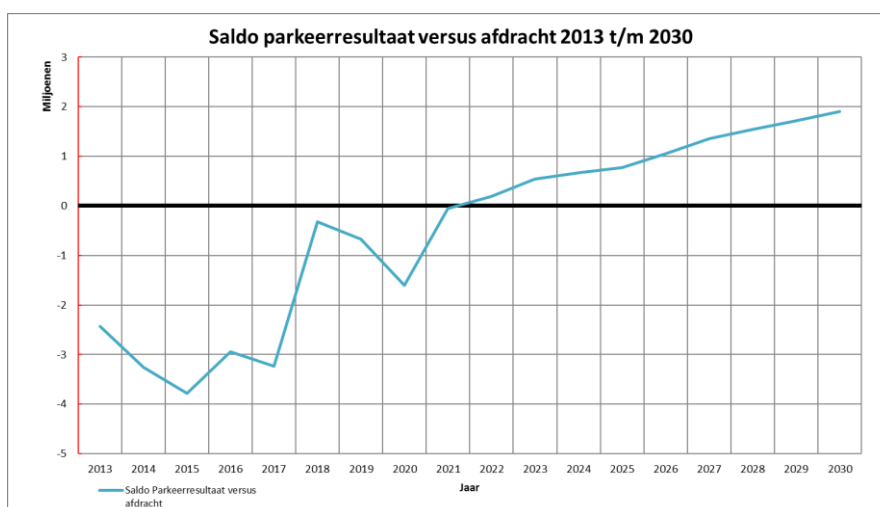
	Tarief 2019	Tarief 2020
Straat centrum	€ 2,70	€ 3,75
Straat rand centrum	€ 2,20	€ 3,25
Straat buiten centrum	€ 1,60	€ 2,65
Parkeergarages centrum	€ 2,40	€ 3,45
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40	€ 2,40



Scenario A2

Dit scenario gaat uit van een tariefverhoging in het centrum in twee fasen: per 1-1-2020 een verhoging met € 0,60, per 1-1-2021 met € 0,30.

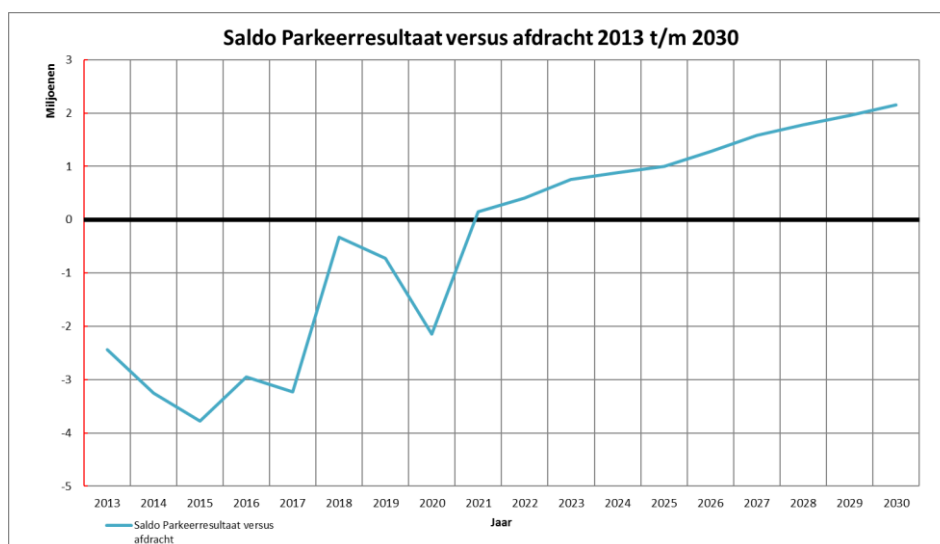
	Tarief 2019	Tarief 2020	Tarief 2021
Straat centrum	€ 2,70	€ 3,30	€ 3,60
Straat rand centrum	€ 2,20	€ 2,80	€ 3,10
Straat buiten centrum	€ 1,60	€ 2,20	€ 2,50
Parkeergarages centrum	€ 2,40	€ 3,00	€ 3,30
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40	€ 2,45	€ 2,75



Scenario A3

Scenario A3 ten slotte heeft ook een tariefverhoging in twee stappen, nu met € 0,45 per 1-1-2020 en eveneens met € 0,45 per 1-1-2021.

	Tarief 2019	Tarief 2020	Tarief 2021
Straat centrum	€ 2,70	€ 3,15	€ 3,60
Straat rand centrum	€ 2,20	€ 2,65	€ 3,10
Straat buiten centrum	€ 1,60	€ 2,05	€ 2,50
Parkeergarages centrum	€ 2,40	€ 2,85	€ 3,30
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40	€ 2,40	€ 2,85



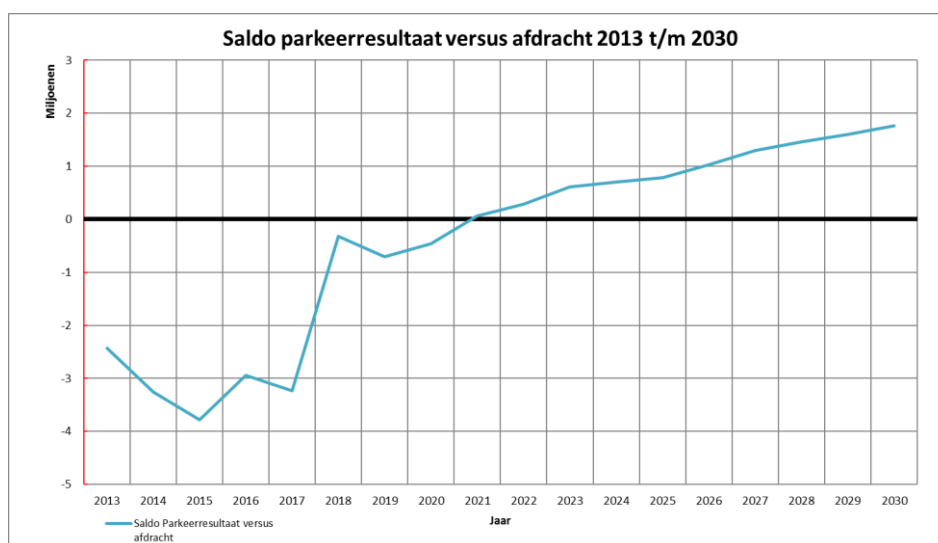
De B-scenario's

Het doel van de deze scenario's is het 'verzachten' van de gedifferentieerde tariefverhoging. Om dit te kunnen doen, moet de jaarlijkse afdracht aan de algemene middelen worden verlaagd. Daarmee blijven de verhoging van de parkeertarieven in 2020 beperkt tot € 0,50 respectievelijk € 0,55 en in 2021 met € 0,10 resp. € 0,25. Net als bij de A-scenario's zijn ook in deze scenario's de stijging van het tarief voor het avondparkeren in de gemeentelijke parkeergarages van € 1 naar € 2, de stijging van de commerciële abonnementen in de parkeergarages en de stijging van de tarieven voor straatparkeervergunningen in de binnenstad gedurende drie jaar met telkens 15% per jaar verwerkt.

Scenario B1

Dit scenario combineert een beperktere tariefstijging in combinatie met een structurele verlaging van de afdracht, in dit scenario met € 1.500.000. De tariefstijging bedraagt per 1-1-2020 € 0,50, per 1-1-2021 wordt het tarief met € 0,10 verhoogd. Ook moet met ingang van 2021 een structureel jaarlijks tekort van € 1.500.000 in de begroting worden opgelost.

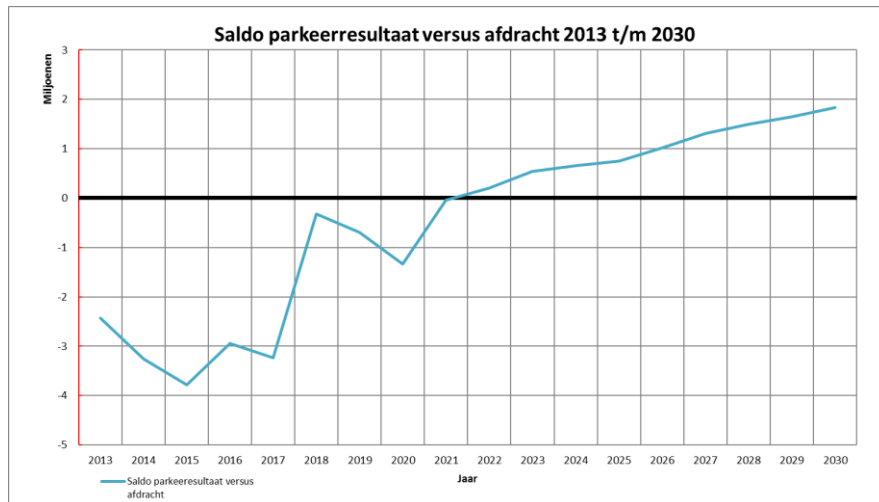
	Tarief 2019	Tarief 2020	Tarief 2021
Straat centrum	€ 2,70	€ 3,20	€ 3,30
Straat rand centrum	€ 2,20	€ 2,70	€ 2,80
Straat buiten centrum	€ 1,60	€ 2,10	€ 2,20
Parkeergarages centrum	€ 2,40	€ 2,90	€ 3,00
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40	€ 2,40	€ 2,50



Scenario B2

Dit scenario combineert een beperktere tariefstijging (€ 0,55 op 1-1-2020 en € 0,25 op 1-1-2021) in combinatie met een structurele verlaging van de afdracht, in dit scenario met € 450.000. Ook moet met ingang van 2021 een structurele jaarlijks tekort van € 450.000 in de begroting worden opgelost.

	Tarief 2019	Tarief 2020	Tarief 2021
Straat centrum	€ 2,70	€ 3,25	€ 3,50
Straat rand centrum	€ 2,20	€ 2,75	€ 3,00
Straat buiten centrum	€ 1,60	€ 2,15	€ 2,40
Parkeergarages centrum	€ 2,40	€ 2,95	€ 3,20
Parkeergarages rand centrum	€ 2,40	€ 2,40	€ 2,65



10) Afweging scenario's

Onze afweging van de scenario's onderling leidt tot de volgende opmerkingen:

1. De scenario's gaan alle uit van tariefstijgingen voor het bezoekersparkeren op straat en in de gemeentelijke parkeergarages. Er is bij alle scenario's sprake van invoering van gedifferentieerde parkeertarieven. Dat is terug te zien in het verschil tussen de gemeentelijke garages in het centrum (Wolvenhoek en Sint Josephstraat) ten opzichte van de gemeentelijke garages aan de rand van het centrum (St.-Jan, Stationsplein en Paleiskwartier).
2. Bij alle scenario's wordt de Reserve Parkeer en Verkeer in 2021 weer positief.
3. Bij de A-scenario's kan op termijn de jaarlijkse afdracht aan de algemene middelen ad € 8,3 miljoen weer worden voldaan; bij de B-scenario's wordt de jaarlijkse afdracht structureel verlaagd, wat een tekort in de (meerjaren-)begroting betekent van hetzelfde bedrag als de verlaging van de jaarlijkse afdracht.
4. Ondanks de verlaging van de jaarlijkse afdracht (met een tekort in de (meerjaren-) begroting tot gevolg) bij de B-scenario's, zijn deze parkeertarieven naar onze mening niet significant lager dan die uit de A-scenario's.
5. Wij stellen uw raad ook voor om de tariefsverhoging geleidelijk en in gelijke stappen door te voeren, waardoor de verhoging behapbaar wordt.

11) Voorkeursscenario

Gelet op het bovenstaande en mede in het licht van de financiële nadelen en onzekerheden die we de komende jaren op ons af zien komen (zie onze brief 'Ontwikkelingen gemeentelijke financiën, registratienr. 9271079) stellen wij uw raad voor om in te stemmen met scenario A3. Scenario A3 kent immers een tariefverhoging in twee gelijke stappen, met € 0,45 per 1-1-2020 en eveneens met € 0,45 per 1-1-2021. Bij dit scenario A3 blijft de structurele afdracht aan de algemene middelen ongewijzigd en kan de parkeerexploitatie vanaf 2021 weer voldoen aan de begrote afdracht aan de algemene middelen.

De Reserve Parkeer en Verkeer komt vanaf 2021 weer op peil en zal volgens onderstaande grafiek in de loop van 2025 weer een saldo van € 1 miljoen bereiken. Wel zal (net als in alle

scenario's) de parkeerexploitatie in 2020 nog niet kunnen voldoen aan de begrote afdracht aan de algemene middelen.

12) Volgende fase; parkeerbeleid

Hierboven, aan het eind van paragraaf 4, is al aangekondigd dat wij uw raad nog een raadsvoorstel zullen voorleggen voor een geactualiseerd parkeerbeleid.

We zetten in op optimale bereikbaarheid door slimme, schone en duurzame oplossingen (Bestuursakkoord 2018). Ons mobiliteitsbeleid is gericht op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer en draagt bij aan het leefbaar en bereikbaar houden van onze stad. Dat mobiliteitsbeleid is vastgelegd in de gemeentelijke Koersnota (Actualisatie Koersnota, september 2017, reg.nr. 6680239) en in een uitwerking over bereikbaarheid (Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en –agenda, mei 2019, reg.nr. 8801293).

Voor een actualisatie van het parkeerbeleid kiezen we voor een zorgvuldige aanpak. We richten ons bij deze actualisatie met name op de uitkomsten van de evaluatie van de parkeernormen en de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid. En uiteraard betrekken we de verschillende actoren in onze gemeente bij dit proces. Daarmee willen wij een goede discussie voorbereiden en willen wij komen tot herijking van het parkeerbeleid dat past in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

13) Risicoparagraaf

Wijzigingen ten aanzien van tarieven hebben een moeilijk te voorspellen effect op het keuzegedrag van mensen. Hogere tarieven in en rond het centrum kunnen er voor zorgen dat mensen vaker een transferium gebruiken of voor andere vormen van vervoer gaan kiezen. Wat dan vervolgens het financiële effect is op de parkeerexploitatie is niet te kwantificeren. Uit de uitgevoerde benchmark leiden wij af dat een verhoging van de parkeertarieven in en rondom de Bossche binnenstad verantwoord is. Onze inschatting is dat de voorgestelde verhoging van de tarieven beperkt genoeg is, om onze stad niet in een ongunstige positie te brengen.

Ook hebben we bij de exploitatie van onze parkeergarages concurrentie van andere aanbieders. De in onze stad door Q Park geëxploiteerde parkeergarages hebben, ook na het doorvoeren van het voorkeursscenario, soms een lager en soms³ een hoger tarief. Het is niet bekend welke plannen Q-park heeft met de tariefontwikkeling.

Om niet verrast te worden door grote schommelingen ten aanzien van de parkeerinkomsten is een start gemaakt met meer gedetailleerde monitoring van het gebruik van onze parkeervoorzieningen, waardoor tijdig bijgestuurd zou kunnen worden (data-gestuurd werken).

Parkeeradviesbureau Spark concludeerde vorig jaar in haar onderzoek naar de effecten van een tariefaanpassing op transferia dat het aannemelijk is dat elasticiteit bij een tariefsverhoging zal stijgen, al kan hard bewijs daarvoor niet geleverd worden⁴. Een weglekeffect is echter moeilijk te voorspellen.

³ Medio juli 2019 is het tarief van Q-parkgarage Arena op maandag t/m zondag tussen 08:00 en 10:00 uur € 2,80 per uur en tussen 10:00 en 18:00 uur € 3,20 per uur. Medio juli 2019 is het tarief van Q-parkgarage Tolbrug maandag t/m donderdag € 3,00 per uur. In het voorgestelde scenario A3 worden de uurtarieven voor de gemeentelijke garages Wolvenhoek, St. Jan en Sint Josephstraat hoger, namelijk € 2,85 in 2020 en € 3,30 in 2021.

⁴ Zie raadsvoorstel *Aanwijzing transferia als activiteit in het algemeen belang*, reg.nr. 8458688, d.d. 11 december 2018

14) Bezoekersregeling E-parkeren

De tarieven voor straatparkeren en parkeervergunningen worden verankerd in de Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen en de bijbehorende Tarieventabel. Deze verordening vormt immers de grond voor het innen van parkeerbelasting. Jaarlijks worden deze stukken aan uw raad voorgelegd ter vaststelling van de tarieven van het komende jaar. Ook dit jaar leggen wij de Verordening en Tarieventabel ter vaststelling aan u voor.

In dit geval nemen wij daarin een extra onderdeel mee, dat van belang is voor de lopende uitrol van de tweede fase van digitalisering van de parkeerketen (zie ook de Raadsinformatiebrief “Digitalisering van parkeren”, B&W-besluit d.d. 26 februari 2019, reg.nr. 6803484). Het gaat dan om de vaststelling van het bezoekerstarief, aangezien we de bezoekersregeling gaan digitaliseren en de bezoekerskaartjes worden afgeschaft.

Onderdeel van deze digitalisering is het invoeren van een gedigitaliseerde bezoekersregeling, waarmee bewoners hun bezoek aan- en afmelden. Deze nieuwe bezoekersregeling is gebruiksvriendelijker voor bewoners en voorkomt misbruik van de regeling. De uitwerking van de regeling sluit aan op de huidige regeling in de wijken Deuter, Paleiskwartier en De Vliert. De bewoners in die wijken maken inmiddels van de digitale bezoekersregeling gebruik. Wij stellen voor om het bezoekerstarief voor de digitale regeling – in lijn met de huidige regeling in genoemde wijken – vast te stellen op € 0,05 per uur. Dit tarief wijzigt niet ten opzichte van de vorige jaren.

Daarnaast stellen wij u voor om naast de huidige regelingen van het maximaal aantal bezoekersuren (80 uur en 60 uur per maand, passend bij de werkingstijden van de parkeerregeling in de wijken) twee extra mogelijkheden te bieden, namelijk 40 en 100 uur per maand. Zo'n uitbreiding biedt meer mogelijkheden tot 'maatwerk', om de bezoekersregeling optimaal aan te passen op eventueel andere werkingstijden van parkeerregelingen.

Bij de uitrol van fase 2 zullen o.a. de reguleringstijden, en de daarbij behorende bezoekersregeling, worden besproken met de bewoners in de wijk tijdens informatieavonden. Vervolgens worden die door ons college vastgesteld. Wij kunnen nadere doelgroepen benoemen die in aanmerking komen voor een bezoekersregeling.

15) Kosten voor naheffingsaanslag, wielklem en wegslepen van voertuigen

In de Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen en de bijbehorende Tarieventabel zijn ook de kosten voor de naheffingsaanslagen, het aanbrengen en verwijderen van een wielklem en het wegslepen van voertuigen opgenomen.

Niet alleen op grond van formele aspecten, maar ook vanuit bedrijfsmatig oogpunt is het noodzakelijk om de kosten die worden gemaakt ten behoeve van de naheffingsaanslagen inzichtelijk te maken. In de Tarieventabel is een kostenraming voor 2020 opgenomen. Op basis van deze raming bedragen de kosten voor het opleggen van een naheffingsaanslag € 65,10 (uitgaande van 13.500 aanslagen). Door de minister is bepaald dat de hoogte van de naheffingsaanslag maximaal € 64,50 mag bedragen. Gelet op deze raming is in artikel 9, eerste

lid, van de Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020 een bedrag opgenomen van € 64,50.

Ook de kosten voor het aanbrengen en verwijderen van een wielklem dienen op grond van de loon- en prijsontwikkelingen jaarlijkse aangepast te worden. Wij stellen u voor om voor 2020 een kostendekkend tarief van €100,87 per in- en uitklemming vast te stellen. Een onderbouwing daarvan treft u in de bijlage aan. Tariefverhogingen ten behoeve van het overbrengen en bewaren van voertuigen zijn gebaseerd op de Wegsleefverordening 's-Hertogenbosch. De in deze verordening opgenomen tarieven hebben betrekking op het wegslepen van voertuigen ter zekerstelling van de betaling van de verschuldigde parkeerbelasting en maken als zodanig onderdeel uit van de Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020. Wij stellen voor om de gewijzigde tarieven van het sleepbedrijf over te nemen.

16) Financiële paragraaf

De financiële gevolgen staan beschreven in de tekst van dit voorstel.

Voorjaarsnota 2020

In de (op 5 juni 2019 vastgestelde) Voorjaarsnota is vastgesteld:

“In 2016 is besloten het aanlooptekort dat ontstond op de reserve Verkeer en Parkeer als gevolg van de realisatie van de Parkeergarage St. Jan voor te financieren uit het Structuurfonds. Indien deze reserve weer positief komt te staan, wordt het bedrag weer teruggestort in het Structuurfonds. Met deze terug storting is tot op heden rekening gehouden in de doorkijk van het Structuurfonds. In de jaarrekening 2018 is duidelijk geworden dat de parkeerexploitatie vooralsnog een substantieel tekort laat zien. Om dat tekort op te lossen zijn aanvullende maatregelen nodig. Een raadsvoorstel hiertoe is in voorbereiding. Ondanks deze maatregelen, is het niet waarschijnlijk dat in de komende jaren sprake kan zijn van een terugstorting. We stellen daarom voor om het tekort van € 6,5 miljoen in een periode van drie jaar ten laste van de algemene middelen te brengen. Indien dit leidt tot een negatief jaarrekeningresultaat, zal een onttrekking uit onze algemene reserve plaatsvinden.”

Uw raad heeft op 5 juni jongstleden besloten om het aanlooptekort dat ontstond op de reserve Verkeer en Parkeer als gevolg van de realisatie van de Parkeergarage St. Jan en dat tijdelijk is voorgefinancierd uit het Structuurfonds (€ 6,5 miljoen), ten laste van de algemene middelen te brengen.

Actualisatie Begroting 2019

Bij de Actualisatie begroting 2019 (vastgesteld 5 juni 2019) heeft uw raad het volgende vastgesteld:

“De parkeerexploitatie is onvoldoende om de begrote afdracht aan de algemene dienst te realiseren. We verwachten daarom in 2019 een nadeel van € 3 miljoen.”

Naar aanleiding van deze vaststelling hebben wij in het onderhavige voorstel besluitpunt 1e opgenomen (Afdekking van het tijdelijke tekort op de Reserve Parkeer en Verkeer uit de algemene middelen).

Fiscale aspecten

Een tweetal fiscale aspecten vergt nadere uitleg.

Vennootschapsbelasting (Vpb)

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Wet modernisering Vpb-plicht overheidsondernemingen vallen bepaalde gemeentelijke activiteiten onder de vennootschapsbelasting. Eén van de criteria waaraan de activiteit moet voldoen is dat er sprake moet zijn van een winstoogmerk. Onze parkeeractiviteiten vallen in beginsel onder de Vpb-plicht.

Ten aanzien van straatparkeren is er een overheidstakenvrijstelling van toepassing. De activiteiten parkeergarages, transferia en fietsenstallingen zijn op het moment dat er sprake is van structureel overschotten (winst) Vpb-plichtig. In boekjaar 2018 bedroeg het resultaat op de drie laatstgenoemde activiteiten volgens het Besluit Begroting en Verantwoording -/- € 0,5 miljoen en fiscaal -/- € 1,8 miljoen nadelig. In de doorrekening van de verschillende scenario's van dit raadsvoorstel blijft het fiscaal resultaat van de drie activiteiten de komende jaren tot en met 2030 negatief, zodat er geen vennootschapsbelastingplicht ontstaat.

Omzetbelasting

Met uitzondering van straatparkeren is er een btw-component in het tarief van de parkeerkosten opgenomen. Er lopen momenteel ook btw-procedures om te bepalen of op het tarief van straatparkeren ook in de toekomst omzetbelasting van toepassing zal zijn. Indien op enig moment alsnog omzetbelasting van toepassing komt op straatparkeren zal dit zonder verrekening in het parkeertarief een nadelig financieel effect van 21% op de opbrengst straatparkeren resulteren (opbrengst 2018: € 5,5 miljoen levert nadeel op van € 1,16 miljoen). In de doorrekening is geen rekening gehouden met een mogelijke fiscale wijziging omtrent verschuldigde btw over straatparkeren.

17) Communicatie

De vergunninghouders worden schriftelijk geïnformeerd over de tariefaanpassing. Belanghebbende partijen worden via de reguliere kanalen actief geïnformeerd. Daarnaast vindt zoals gebruikelijk publicatie van het besluit plaats op www.overheid.nl (officiële bekendmakingen).

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De gemeentesecretaris, De burgemeester,

drs. B. van der Ploeg

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen:

1. Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020;
2. Bijlage bij de Verordening met kostenberekening en Tarieventabel 2020.

Ter inzage:

-

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 8 oktober 2019;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 september 2019,
reg.nr. 9285298;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

1. In te stemmen met de gemeentelijke parkeerexploitatie 2020-2023 waarbij:
 - a. Een gedifferentieerde stijging van de parkeertarieven wordt doorgevoerd conform scenario A3, waarbij de tarieven van de straatparkeerplaatsen in de binnenstad, rand centrum en buiten het centrum worden verhoogd met € 0,45 per 1-1-2020 en met € 0,45 per 1-1-2021;
 - b. De tarieven van de straatparkeervergunningen in de binnenstad in drie stappen (1-1-2020, 1-1-2021, 1-1-2022) worden verhoogd met steeds 15%;
 - c. Geen rekening wordt gehouden met een extra groei van het parkeergebruik na 2020 bij de ontwikkeling van de parkeerinkomsten;
 - d. Voor alle parkeertarieven op straat een jaarlijkse indexering van toepassing blijft;
 - e. Afdekking van het tijdelijke tekort op de Reserve Parkeer en Verkeer plaatsvindt uit de algemene middelen;
2. Ten behoeve van de verdere uitrol van het E-parkeren in te stemmen met;
 - a. het bezoekerstarief van € 0,05 per uur;
 - b. het toevoegen van twee extra bezoekersregelingen, te weten een regeling van 40 uur en een regeling van 100 uur;
3. De bijgevoegde Verordening op de heffing en invordering parkeerbelastingen 's-Hertogenbosch 2020 en de bijbehorende Tarieventabel voor het jaar 2020 vast te stellen, waarin ook de tarieven voor het wegslepen van voertuigen, de hoogte van de naheffingsaanslag en de wielklem zijn opgenomen;
4. De wijzigingen voortkomend uit dit raadsvoorstel te verwerken in de eerste wijziging van de (meerjaren)begroting 2020.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers